

**Département de la Gironde**

**Bordeaux Métropole**



**Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité  
Publique (DUP) des travaux de réaménagements de voiries  
relatifs à l'amélioration de la Lianes 11 sur l'avenue Marcel  
Dassault à Mérignac emportant mise en comptabilité du  
PLU intercommunal de Bordeaux Métropole**

**Procès-verbal de synthèse des observations du public**

**Commissaire enquêteur : Hugues MORIZOT**

**Date de remise du procès-verbal : 30 octobre 2023**

## **Préambule**

---

L'enquête publique dont l'objet est mentionné ci-dessus s'est déroulée en mairie de Mérignac sur une période de 33 jours consécutifs, du lundi 25 septembre 2023 au vendredi 27 octobre 2023.

Le registre d'enquête a été clôturé le 27 octobre à 17h par Mr Hugues MORIZOT, commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif de Bordeaux.

Concernant la suite à donner à la clôture de l'enquête publique, l'article R. 123-18 du code de l'environnement précise que :

- le commissaire enquêteur doit transmettre au responsable du projet, dans les 8 jours suivants la clôture de l'enquête, une synthèse des observations émises par le public,
- le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

D'un point de vue comptable, durant l'enquête publique, 11 observations ont été déposées et une 15aine de personnes se sont déplacées lors des permanences.

**Les observations du public sont retranscrites telles que déposées pour permettre au responsable du projet d'apporter une réponse individualisée au regard des enjeux du projet (intérêt général) et de ses conséquences (diminution du foncier privé, nuisances potentielles, droit d'expropriation...).**

Les principaux thèmes développés dans les observations sont les suivants :

- intérêt général du projet : globalement favorable mais scepticisme quant aux infrastructures proposées (pas d'aménagement sur le rond-point de Pagnot, pas de possibilité de traversée de voie sur des secteurs à fort trafic, impact sur le stationnement en bord de route...)
- nuisances sonores, olfactives, polluantes, paysagères de par le rapprochement des voies de circulation des habitats
- réserves sur les aménagements des pistes cyclables et les aménagements paysagers
- impact hydraulique des aménagements et gestion du drainage sur le site
- vitesse de déplacement et risque accidentel

# Observations déposées

## Observations formulées

### **OBS 1:**

**Mr et Mme GARCIA Stéphane**  
**199 Avenue Marcel Dassault 33700 MERIGNAC**  
**0650727293 [garciajosiane7433@gmail.com](mailto:garciajosiane7433@gmail.com)**

Nous reconnaissons le projet d'utilité publique mais pas dans l'état.

La voie de bus Martignas direction Mérignac ainsi que de Mérignac jusqu'à Pagnot (boulangerie du 48) sont vraiment nécessaires.

A partir de Pagnot jusqu'à Martignas, celle-ci n'est jamais bouchée donc aucune nécessité.

Si le soir il y a un bouchon sur la direction Mérignac vers Martignas, c'est suite aussi à la nouvelle sortie de Dassault qui se fait derrière (ne pas oublier que Dassault s'agrandit) mais aussi la sortie des employés de l'IMA et ceux qui arrivent de Martignas qui vont direction Saint-Médard d'où grosse perturbation automobile sur route Marcel Dassault. LE GROS PROBLÈME C'EST CE ROND-POINT.

Après la sortie du rond-point de Pagnot plus aucune perturbation, donc la voie de bus n'est pas du tout nécessaire.

En ce qui nous concerne, nous avons un châlet et non une maison en dure donc vibration, vous nous rajoutez 4 fois plus de nuisance sonore et de pollution. J'ai deux chevaux, résultat moins de terrain, le bien-être animal n'est plus là.

Pourquoi ne pas faire un rond-point au croisement Bellevue, car vous parlez de sécurité alors pourquoi accepter que les voitures venant de Mérignac direction Martignas ont le droit de couper les deux voies direction. Il y a-t-il des partis pris ? Si un rond-point était fait, un abaissement de circulation des camions de cette partie allégerait la route de Martignas.

Imaginé si tous les camions doivent passer par le rond-point, le nombre que cela va faire, nous vous invitons à passer une journée complète sur cette rue soit environ 300 à 400 passages par jour en plus de ceux de l'extérieur.

Pensé à tous les riverains touchés, il faut être humain avant tout.

Nous aimerions que le rond-point soit décalé un peu plus du côté de la Colas ou alors le faire ovale comme au Taillan vers cimetièrre ou circonférence intérieure plus petite.

Nous allons nous trouver dans l'accélération des tous les véhicules en sortie du rondpoint donc pollution +++++ .. et nuisances sonores ++++++...

Nous demandons le reclassement du terrain pour pouvoir le vendre à une entreprise si inhabitable.

Notre zone étant entre 64 et 69 Décibels nous allons passer au-delà des 75 décibels d'où une demande de mur anti bruit. (Fait par Bordeaux Métropole).

Une petite parenthèse trouvez-vous normal que malgré la partie qui va nous être expropriée nous n'avons aucun dégrèvement au niveau de la taxe foncière ?

Nous pensons qu'il serait bien de faire une réunion avec toutes les personnes concernées.

### **REPONSE OBS 1:**

**Mr et Mme GARCIA Stéphane**  
**199 Avenue Marcel Dassault 33700 MERIGNAC**  
**0650727293 [garciajosiane7433@gmail.com](mailto:garciajosiane7433@gmail.com)**

Le choix de mettre une voie VR2+ (voie bus ouverte au co-voiturage) tout le long de l'aménagement s'inscrit dans le cadre du schéma des mobilités. En effet, cet aménagement vise dans un de ses objectifs essentiels le report modal et tout particulièrement de la voiture vers les transports en commun. Pour rendre ces déplacements en bus attractifs, il convient d'optimiser, en toutes circonstances, la vitesse commerciale de transport en commun. Des couloirs bus doivent donc être créés. Si aujourd'hui le sens Martignas sur Jalle vers Bordeaux est régulièrement plus congestionné que l'autre sens, les perturbations ne sont pas rares dans l'autre sens et la croissance continue du nombre de déplacements devrait augmenter la survenue de telles situations au cours des prochaines années. Pour cette raison, afin d'aménager le site de façon durablement efficace, Bordeaux métropole souhaite créer des couloirs bus sur la totalité de la section considérée et ce, dans les 2 sens de circulation.

De surcroît, et dans la continuité de ce qui a été réalisé plus à l'est (au droit de Thalès) Bordeaux Métropole souhaite développer la pratique du co-voiturage tout le long de cette pénétrante par la mise en place de VR2+ et ce dans les deux sens de circulation. Pour parfaire cette nouvelle pratique, elle propose au sein de ce projet de mettre en place une aire de co-voiturage (44 places dont une PMR) pour permettre aux automobilistes de laisser leurs voitures, en toute sécurité, sur cet espace spécifique et ainsi d'adopter cette nouvelle pratique du partage des véhicules.

En ce qui concerne l'implantation des giratoires, elle s'est faite conformément aux deux critères primordiaux suivants :

- Raccordement et reprise des voies adjacentes principales.
- Inter distance homogène (1 km environ) pour offrir des conditions confortables aux manœuvres de demi-tour imposées aux riverains du fait des interdictions de franchissement en tourne en gauche (insertion d'un terre-plein central).

Au regard de ces éléments, la création du giratoire au droit du passage des tuileries s'est imposée.

Une configuration oblongue du giratoire ou son décalage au droit de l'entreprise Colas, plus à l'ouest, n'est pas envisageable compte tenu des règles de l'art qui s'imposent en matière de conception géométrique des giratoires situés hors agglomération (donc empruntés à des vitesses parfois élevées) et de la nécessité de raccorder le passage des Tuileries.

Au-delà de la gêne occasionnée aux consorts Garcia, l'implantation de ce giratoire, permettra entre autres :

- De réduire les vitesses pratiquées au droit de leur propriété.
- D'effectuer une manœuvre de tourne à gauche sécurisée sans allongement de parcours.
- De s'insérer facilement au sein de cet aménagement dans n'importe quelle direction.

Bordeaux Métropole a réalisé des mesures et modélisations acoustiques couplées à la vitesse sur l'ensemble du tracé. De nouveaux relevés pourront être réalisés à la mise en service de cette infrastructure pour vérifier l'absence de dégradation sonore. Dans l'éventualité contraire, Bordeaux métropole pourra remédier à cette situation pour chaque particulier concerné par la mise en place de dispositif pour atteindre les seuils fixés par la réglementation relative au bruit en vigueur.

L'impact foncier bien que significatif par rapport à l'implantation du giratoire ne rend pas inhabitable cette parcelle. A l'inverse, l'aménagement de la voie (végétalisation, pistes cyclables, amélioration des conditions d'accès ...) devrait augmenter la valeur du bien.

Enfin, les taxes foncières à venir seront arrêtées sur la base d'une emprise actualisée.

**OBS 2:**

**Mme VARAS Dominique**

**179 av Marcel dassault 33700 MERIGNAC 0630923836**

Ne suis pas opposée au projet mais préférence pour le premier projet présenté à 1 voie de bus.

Par contre en ce qui nous concerne avons 19 mètres de profondeur de notre véranda à la route. Il est hors de question d'accepter l'empiètement de 15 m par proposé dans le projet.

Vous ne pensez pas tout de même que mes parents très âgés (95 et 92 ans) vont supporter de se retrouver à 4 mètres de la clôture. Le premier projet prévoyait une seule voie de covoiturage. C'est ce que je demande de Martignas vers Merignac Vous avez aussi la possibilité de prendre quelques mètres sur le terrain d'en face (désert).

Je vais demander aussi un devis pour un triple vitrage de la véranda. Nous sommes vraiment les parents pauvres sur cette avenue : Expropriation de nos terrains, Karting à qq mètres, arrivée des gens du voyage.

Comment penser à vendre au mieux dans ces conditions ?? Ah oui, c est vrai votre indemnisation.

**REPONSE OBS 2:**

**Mme VARAS Dominique**

**179 av Marcel Dassault 33700 MERIGNAC 0630923836**

En ce qui concerne la continuité de la voie bus ouverte au co-voiturage tout le long du tracé, ce choix s'explique comme mentionné ci-dessus par une volonté de favoriser les transports en commun pour permettre le report modal et ainsi permettre une réduction significative à terme du trafic des véhicules légers sur cet axe.

Le choix d'élargir l'assiette publique plutôt par le nord est issue de la phase de concertation avec le public menée en 2019. Plusieurs scénarios avaient été soumis à l'avis de la population. Une majorité s'est dégagée en faveur de l'aménagement par le nord. En effet, le sud de la voie est bien plus urbanisé que le nord. Les impacts de l'opération auraient donc été plus importants avec un élargissement par le sud.

Comme mentionné précédemment pour les consorts Garcia, Bordeaux métropole pourra effectuer un comparatif des niveaux sonores relevés après la mise en service pour s'assurer de l'absence de dégradation sonore. Dans l'éventualité contraire, Bordeaux métropole pourra remédier à cette situation pour chaque particulier concerné par la mise en place de dispositif pour atteindre les seuils fixés par la réglementation relative au bruit en vigueur.

Pour ce qui concerne la recherche d'emprise supplémentaires sur les terrains d'en face (sud), les contraintes de conception de voirie (et plus particulièrement le maintien de l'alignement rectiligne de cette voie) sont un impératif à respecter et ne permettent pas de faire varier les emprises au gré des habitations au Nord et au Sud de l'avenue de Marcel DASSAULT.

**OBS 3:**

**Mr et Mme RIGAUDY Alain**

**217 avenue Marcel Dassault 33700 MERIGNAC 0668108799**

J'ai quelques suggestions à apporter.

J'habite avec mon épouse au 217 Avenue Marcel DASSAULT, pour être précis voisin le plus proche de METALUX où l'emprise est de 10m alors que chez moi elle est de 15m.

Pourquoi ne pouvez-vous pas faire la même chose ? Des arbres centenaires peuvent être sauvegardés.

Je demande un rond-point à la sortie de la carrière chemin d'Hestigeac car 95 à 98% des camions qui sortent de ce chemin tournent à gauche en direction de Mérignac, s'ils ne peuvent plus tourner, ils seront obligés d'aller faire le tour au rond-point de Martignas, donc 2 fois plus de circulation sur ce tronçon !

Quant à l'indemnisation dont on m'a parlé, elle ne correspond pas du tout à la dévaluation de notre bien !

Je ne souhaite pas bloquer le projet en prenant un avocat ! mais à l'attente que j'ai demandé à Julie FORT

**REPONSE OBS 3 :**

**Mr et Mme RIGAUDY Alain**

**217 avenue Marcel Dassault 33700 MERIGNAC 0668108799**

L'emprise minimisée à 10m au droit de Métalux répond à deux impératifs à savoir :

- Respecter la zone humide existante,
- Eviter la démolition partielle ou totale du bâtiment est de cette entreprise.

Dans un souci de préserver les arbres existants, effectivement remarquables, sur la parcelle des consorts RIGAUDY, les sujets concernés seront, dans la mesure du possible, intégrés dans la bande espace vert de 5 m.

**OBS 4:**

**Mr SIAO HIM FA Daniel**

**181 avenue Marcel Dassault, 33700 Mérignac**

Nous subissons que des inconvénients avec très peu ou pas d'intérêt à notre rencontre.

Les répercussions de cet aménagement :

A: impact directe

1. Dévalorisation de notre patrimoine (par la diminution de 500 m2) avec diminution de l'espace de vie (jardin).
2. Augmentation des nuisances sonores en rapprochant la route de la maison.
3. Pour me rendre à Mérignac ou Bordeaux, je serai obligé de tourner à droite vers Martignas (du fait de la future bande séparant le milieu de la route) et de rebrousser chemin au premier rond point pour me diriger vers Mérignac. Ceci implique une augmentation de km à parcourir et donc augmentation de coût en énergie, augmentation du temps de trajet et aussi une augmentation de l'impact carbone
4. L'Élargissement de la route et la future bande de séparation au milieu de la route rendront difficile ou dangereux ou même impossible pour traverser la route afin de se rendre à l'arrêt autobus (en face de la route) en direction de Mérignac.
5. Conséquences durant les travaux avec répercussion directe sur ma profession de médecin anesthésiste (temps allongé, difficulté pour répondre à une urgence, coupure internet pour le télétravail), sur notre qualité de vie (bruits des travaux, poussière, coupure d'électricité, coupure d'eau), sur la sécurité de notre résidence (quartier connu pour des vols), gêne pour l'accès à notre domicile.

B: impact général

1. Probable augmentation de la circulation avec majoration de passage de véhicules lourds sur cette route
2. Élargissement de cette voie qui est une ligne droite incitera les automobilistes à rouler encore plus vite, la rendant encore plus dangereuse.

**REPONSE OBS 4 :**

**Mr SIAO HIM FA Daniel**

**181 avenue Marcel Dassault, 33700 Mérignac**

L'acquisition de l'emprise nécessaire à l'aménagement au sein de la parcelle de M. SIAO HIM FA se fera conformément à l'évaluation des Direction de l'Immobilier de l'Etat qui tient compte du zonage de cette parcelle et du prix actuel du marché de l'immobilier. La dépréciation éventuelle de ce bien pourra être analysée selon les critères en vigueur.

Malgré le rapprochement des voies de circulation de l'habitation de ce riverain, il convient de rappeler que les aménagements projetés au droit de la parcelle concernent, en premier lieu, une bande paysagère, voie verte (piétons / cyclistes) et voie VR2+ (bus / co-voiturage) avec un trafic limité. Il convient de rappeler que

la finalité de l'aménagement étant de viser un report modal efficace, le trafic VL sera réduit sans impact sur l'augmentation des nuisances sonores.

En effet, la mise en place d'un terre-plein central n'autorisera plus le franchissement de l'axe de cette infrastructure et imposera aux riverains de parcourir des distances supplémentaires pour permettre le retournement et ainsi accéder à leurs parcelles. La mise en place d'un TPC (Terrain Plein Central) ou îlot séparateur est un dispositif de sécurité indispensable dans le cadre de l'aménagement projeté au regard du nombre de voies (2x2) et de la vitesse pratiquée (entre 50Km/h et 80km/h). Par conséquent, la suppression ou l'effacement partiel de cet élément de sécurité n'est pas envisageable. En outre, l'inter-distance de 1 km environ entre chaque giratoire reste une distance limitée pour permettre aux véhicules de se retourner. A l'inverse, le gain de sécurité pour les riverains sera considérable par rapport à la situation actuelle : aujourd'hui à certaines heures les sorties riveraines sont particulièrement inconfortables et risquées.

L'aménagement projeté vise à mettre aux normes les arrêts bus existants. Dans le cas présent, l'arrêt bus Hestigeac est repositionné sur le nouveau giratoire, au droit du passage des Tuileries. Ceci garantira une accessibilité sécurisée via la voie verte et grâce aux îlots refuges des branches du giratoire.

Enfin, durant les travaux, tout sera mis en œuvre pour occasionner le moins de gêne possible aux riverains et usagers de la route (rétablissement et maintien des accès en permanence, prévisions des créneaux horaires pour les coupures réseaux (électricité, eau et internet)).

Concernant l'impact général, comme évoqué précédemment cet aménagement vise un report modal efficace et par conséquent une baisse conséquente de trafic.

L'aménagement du projet prévoit effectivement un élargissement de la plateforme routière par l'insertion d'une VR2+ (voie bus ouverte au co-voiturage) dans les deux sens. Cependant il est attendu une réduction de la vitesse par :

- Une diminution de la largeur des voies circulées à 3,2 m,
- L'insertion d'un terre-plein central (effet de paroi incitant à rouler moins vite),
- L'insertion d'un giratoire,
- La baisse de la vitesse maximale autorisée sur certains tronçons.

#### **OBS 5:**

**Mmes ANTOINE Aurore, Éducatrice de chiens guides Grand sud Ouest Aliénor Bordeaux et MAURICE Véronique, instructrice en autonomie**

**Représentantes de l'association école de chien guide Grand sud ouest Aliénor Bordeaux, située 236 avenue Dassault 33700 MERIGNAC**

Suite aux conseils du commissaire enquêteur lors d'une réunion publique concernant ces travaux, je souhaite faire figurer les précisions suivantes :

Notre public principal est constitué de personnes avec une déficience visuelle. Le principal mode d'accès à notre structure pour eux, en autonomie, est donc le bus. Or, quand ils viennent de la direction de Bordeaux, ils devront traverser l'avenue Dassault, soit 2 fois 2 voies dans le futur, avec une circulation très dense. L'unique solution possible pour eux dans ces conditions est la mise en place d'une traversée à feu entre les deux arrêts de bus "Aliénor". Compte tenu de la volonté de garder une circulation la plus fluide possible, nous proposons une traversée en deux temps avec terre-plein central sécurisé, avec un feu piéton clignotant orange, qui passe au rouge uniquement sur action du piéton.

Monsieur Claverie est informé de cette demande d'aménagement, et nous a confirmé qu'il se remettrait en contact avec nous pour valider le choix du dispositif avant la phase d'activation des travaux.

#### **REPONSE OBS 5 :**

**Mmes ANTOINE Aurore, Éducatrice de chiens guides Grand sud Ouest Aliénor Bordeaux et**

## MAURICE Véronique, instructrice en autonomie

### Représentantes de l'association école de chien guide Grand sud ouest Aliénor Bordeaux, située 236 avenue Dassault 33700 MERIGNAC

Le rétablissement des cheminements piétons, mal ou non-voyant, de part et d'autre de la chaussée au droit du centre Aliénor, a été étudié de concert avec ce centre de formation pour chiens guides aveugles. Comme mentionné par Mmes ANTOINE et MAURICE, éducatrices auprès de ce centre, l'aménagement prévoit bien de guider les personnes mal ou non-voyantes du seuil de ce centre jusqu'à un SAS (ceinturé de barrière / dispositif chicane) pour permettre la traversée en deux étapes avec une bande d'aide à l'orientation (bande nervurée de guidage) jusqu'à l'arrêt bus opposé. De surcroît, des dalles podotactiles sur le bord de chaque trottoir et au droit de chaque passage piétons sont prévues.

De plus, un dispositif lumineux par feux tricolores (avec commande spécifique pour mettre le feu au rouge manuellement) sera mis en place par le service compétent de Bordeaux métropole. Il s'agit d'améliorations très substantielles par rapport à la situation existante.

Enfin, Bordeaux métropole ne manquera pas d'associer cet établissement aux dernières phases d'études avant exécution des travaux pour bénéficier de leur expertise et leur pratique en matière de mobilité pour les personnes mal ou non-voyantes.

#### **OBS 6:**

##### **Mr VERMOT-DESROCHES Clément**

Un premier volet concerne l'aspect cyclabilité :

- Il est vital de maintenir les actuelles bandes cyclables en phase 1. En effet, cet axe est emprunté à ce jour par plus de 600 cyclistes (300 par sens, comptage Bordeaux Métropole 2022) et il est inconcevable que cet espace aujourd'hui existant ne soit pas sanctuarisé durant les travaux, compte tenu du trafic notamment PL qui circule quotidiennement sur cet axe. Le non maintien des bandes cyclables provoquerait sans nul doute l'abandon du vélo par une grande partie des cyclistes utilisant cette voie actuellement, lesquels se reporteraient probablement sur un véhicule motorisé qui viendrait grossir le flux des véhicules bloqués dans les bouchons aux heures de pointe. Il sera également nécessaire de garantir que la voie verte sera achevée et parfaitement utilisable dès le début de la phase 2 et durant toute la durée de celle-ci.

Le projet tel que présenté semble d'ores et déjà non conforme au référentiel technique du Réseau Express Vélo de Bordeaux Métropole

([https://www.bordeaux-metropole.fr/sites/MET-BXMETRO-DRUPAL/files/202307/647\\_3e\\_Plan\\_velo\\_Annexe\\_action\\_1.2b\\_referentiels\\_d\\_ame16352352600\\_40%20%281%29.pdf](https://www.bordeaux-metropole.fr/sites/MET-BXMETRO-DRUPAL/files/202307/647_3e_Plan_velo_Annexe_action_1.2b_referentiels_d_ame16352352600_40%20%281%29.pdf)). En effet, celui-ci spécifie que les voies vertes ne doivent être utilisées pour ce réseau que si la fréquentation cyclistes + piétons est inférieure à 500/jour. Par ailleurs la largeur minimale prévue pour le REVE est de 4.00 m avec une fréquentation de plus de 500 cyclistes/jour (3.00 m sur le projet). En tout état de cause, si la voie verte était maintenue, il faudrait fixer une largeur minimale de 4 m.

- L'espace prévu pour les giratoires ne semble pas laisser suffisamment d'espaces pour les transformer plus tard en "rond-point à la hollandais", avec un double anneau réservé aux cycles. C'est pourtant ce qui est prévu sur les giratoires existants de l'avenue Marcel Dassault, compte tenu de l'expérimentation ayant donné un résultat favorable à Mérignac
- Les trajectoires prévues autour des ronds-points Issartier et est ne sont pas conformes à ce qui est prévu pour le REVE, censé permettre des vitesses moyennes proches de 25 km/h en péri-urbain, alors même que le foncier permet d'assurer des trajectoires permettant d'assurer un trajet efficace pour les cyclistes
- Il sera important d'assurer la sécurité des cyclistes en leur garantissant la priorité aux ronds-points, comme semble l'indiquer le projet avec des marquages des cédez le passage aux véhicules entrant et sortant du rond-point sur la voie générale. La création de plateaux pour les traversées cyclables permettrait d'inciter les automobilistes à modérer leur vitesse en entrée/sortie des ronds-points sur les branches ou il existe des traversées cyclables. Le plateau est également de nature à garantir le confort des cyclistes (absence de ressauts, pas de flaques liées aux dépressions et mauvaise gestion du "fil de l'eau"). Par ailleurs il sera important de garantir la visibilité mutuelle entre les cyclistes et les véhicules qui sortiront des propriétés riveraines et route/rues adjacentes.

- Le projet n'indique pas non plus les solutions à mettre en œuvre pour que les riverains situés au sud puissent rejoindre en sécurité la voie verte, à pied ou à vélo, située de l'autre côté de la chaussée.

Remarques générales sur le projet :

- Il serait intéressant de prévoir des mesures pour contrôler la vitesse sur les 4 voies et le respect de la voie de covoiturage, compte tenu de ce qui a été constaté par le CEREMA sur la partie existante ([https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/09/7Experimentation\\_voie\\_covoiturage.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/09/7Experimentation_voie_covoiturage.pdf) slides 10 et 11)
- Pas de remarque concernant la modification du PLU

### **REPONSE OBS 6 :**

#### **Mr VERMOT-DESROCHES Clément**

Le maintien de la continuité cyclable durant la phase chantier sous-entend la maîtrise et la libération de la totalité du foncier côté nord dès le démarrage du chantier. L'organisation des travaux sera assurée dans ce sens et garantira a minima une continuité cyclable via des bandes cyclables provisoires.

En ce qui concerne la largeur de la voie verte, cette dernière a été calée sur la réalisation d'un aménagement similaire (au droit de Thalès plus à l'est) pour assurer la continuité et l'homogénéité de l'aménagement de l'espace public sur cette même voie d'un linéaire important. En l'état, le projet a été calé et dimensionné sur une largeur à 3m. La réalisation d'une voie verte à 4 m aurait un impact majeur sur la reprise intégrale de certains volets de cette opération (foncier, impacts zones sensibles – faune & flore, défrichement plus conséquent, impact hydraulique plus élevé, etc ...).

Cet itinéraire recense environ 200 vélos/jour (Cf comptages vélos ReVE 11 sur l'Avenue Marcel DASSAULT-giratoire Marchegay en 2022). Grâce à l'aménagement et développement de la pratique du vélo, ce volume devrait très sensiblement augmenter mais rester en deçà du seuil de 500 vélos/ jour. Le trafic piétons sera ici marginal. Le référentiel d'aménagement est en deçà du prérequis de 500 vélos/jour et s'inscrit donc logiquement dans les prescriptions d'aménagement du Réseau Vélo Express (ReVE) de Bordeaux métropole qui prévoit bien que le ReVE peut emprunter une voie verte sous réserve de trois conditions qui se confirment ici :

- Une fréquentation vélo+piéton < 500usagers/jour,
- Une bonne cohabitation entre les modes piétons et vélos,
- Un nombre d'accès riverains et/ou de carrefours limités.

Au droit de chaque carrefour giratoire, des connexions seront réalisées entre l'itinéraire du ReVE sur la voie verte projetée au nord et les autres itinéraires cyclables. Par conséquent, les carrefours giratoires seront concernés à la fois par des traversées et de larges refuges centraux pour les piétons et les cycles qui permettront de clarifier les usages et ainsi assurer une sécurité optimale au même titre que les carrefours à la hollandaise. Des pictogrammes seront ajoutés à cet effet en parallèle du marquage de la traversée piétonne. Par ailleurs, conformément au référentiel du ReVE qui précise un objectif de rendre l'aménagement cyclable prioritaire, y compris les voies vertes, sur des voies sécantes, le régime de priorité sera explicite et en conformité avec la priorité visuelle défini par le design de l'aménagement (résine orange sur les voies traversées) et par la signalisation réglementaire (céder le passage).

La trajectoire de voie verte en périphérie des giratoires ne peut être accentuée sans modifier l'ampleur des infrastructures projetées au risque d'impacts supplémentaires et significatifs sur le foncier et le milieu naturel existant. En outre, il convient de rappeler que cet itinéraire du ReVE emprunte une voie verte qui impose une cohabitation entre les modes piétons et les vélos qui n'est pas compatible avec des vitesses de pointe de 25 km/h y compris en milieu péri-urbain ou rural.

Comme mentionné ci-dessus, la traversée des giratoires pour les piétons et les cyclistes sera clairement identifiée pour assurer la meilleure sécurité possible à l'approche des véhicules. Également en sortie de ces giratoires la largeur de chaussée a été réduite à une seule voie pour permettre une traversée (piétons / cycles) courte et également une meilleure perception des usagers vulnérables par les automobilistes. De plus, l'aménagement projeté se situe hors agglomération, où les vitesses pratiquées ne permettent pas de réaliser des giratoires sur des plateaux surélevés (Cf recommandations du CEREMA).

Il convient de noter que l'aménagement projeté offrira aux usagers de la rive sud de l'avenue Marcel DASSAULT une bande dérasée de droite revêtue leur permettant d'atteindre, à pied ou à vélo, des traversées sécurisées et rejoindre ainsi la voie verte située de l'autre côté en partie nord.

Dans le cadre de l'aménagement réalisé plus à l'est (au droit de l'entreprise Thalès) l'enquête du CEREMA visée (diapositives 10 et 11) a fait apparaître que:

- 32 % ne connaissent pas la définition du covoiturage.
- 45 % ont vu, lu ou entendu parler de la mise en place de la voie de covoiturage avenue Marcel DASSAULT à Mérignac.
- 60 % souhaitent qu'une campagne de communication médiatique soit développée sur le dispositif.

Depuis, la connaissance de ces concepts a dû évoluer favorablement du fait du développement des pratiques. Mais, une nouvelle communication « grand public » pourra en effet être menée, le moment venu, pour expliquer la vocation et la finalité des voies latérales VR2+ projetées.

**OBS 7:**

**Mr RIVIERE Daniel**

**Mr RUSFICHELLI Franck**

**Président et secrétaire du stand de tir Girondins Tir**

**123 avenue Marcel Dassault, 33700 MERIGNAC**

(cf document ci-joint)

**REPONSE OBS 7 :**

**Mr RIVIERE Daniel**

**Mr RUSFICHELLI Franck**

**Président et secrétaire du stand de tir Girondins Tir**

**123 avenue Marcel Dassault, 33700 MERIGNAC**

Suite à l'impact du projet sur le stationnement actuel au droit du stand de tir et plus particulièrement au droit des deux hangars, Bordeaux métropole étudiera le réagencement du stationnement, au sein de cette parcelle privée, pour garantir le maintien du nombre de place quitte à supprimer la bande paysagère projetée en limite de domaine public. Le cas échéant, le redéploiement du stationnement, au sein du stand de tir, pourra nécessiter la création d'une entrée supplémentaire et un sens unique de circulation.

Ces travaux seront à la charge exclusive de Bordeaux Métropole.

Afin de permettre de visualiser cette proposition, un plan de masse (avec deux scénarios) est adjoint à la présente réponse et sera communiqué, dans les meilleurs délais, au représentant du stand de tir. En effet et pour l'instant, cette esquisse n'a pas été montrée auprès des personnes concernées. Aussi, un travail commun devra être réalisé pour aboutir et converger à une solution viable pour ce site.

**OBS 8:**

**Mr MONNIER Jean-Pierre et Nicole**

**219 avenue Marcel Dassault, 33700 MERIGNAC**

Remarques suivantes faites lors d'une permanence :

- impacts importants des 15m d'emprise sur le terrain : déboisement, et impact écologique, élimination de la barrière végétale (bruit, esthétique, pollution...)
- scepticisme quant à l'amélioration de la circulation suite au projet demandé puisque le principal problème pour la circulation est le blocage fréquent observé au niveau du rond-point de la boulangerie du 48 et pourquoi ne pas prévoir un échangeur ou un passage dessus/dessous ?
- demande de précisions sur le drainage prévu et le niveau de la future route
- demande de précisions sur les limitations de vitesse

**REPONSE OBS 8 :**

**Mr MONNIER Jean-Pierre et Nicole**

**219 avenue Marcel Dassault, 33700 MERIGNAC**

L'impact des 15 m sur la partie nord s'explique par la nécessité du doublement de la voie 2X1 voie à 2X2 voies, la nécessité de créer un cheminement piétons et cycles sécurisé ainsi que la volonté d'insérer des espaces verts pour restaurer un aménagement paysager de qualité.

En ce qui concerne le problème de congestion aux heures de pointe et plus particulièrement le matin en direction de Bordeaux, l'aménagement proposé tend à fluidifier les flux (VL/PL et transport en commun) et notamment par un report modal des VL sur les transports en commun ou les vélos. L'ouverture du couloir bus au covoiturage aura également deux vertus cumulatives en matière de fluidification de l'axe :

- Cela encouragera la pratique du covoiturage et donc diminuera le nombre de véhicules en circulation pour un même nombre de personnes transportées.
- Cela soulagera la voie de circulation générale des véhicules autorisés à circuler dans la voie réservée (les bus, cars et véhicules occupés par 2 personnes ou plus).

Pour ce qui est du mouvement nord=> sud venant intercepter l'aménagement sur la rue Pagnot, il est prévu un nouveau barreau Pagnot / Touban / Mazeau qui viendra en jonction sur l'aménagement proposé via un giratoire pour résorber ce phénomène de congestion quotidienne. En outre, Bordeaux Métropole prévoit la réalisation du Boulevard Technologique qui consiste à réaliser un barreau circulaire, entre les échangeurs 9 et 12 en parallèle de la rocade. Ceci aura comme objectif principal d'ajouter des voies de circulation à l'entrée de certains carrefours problématiques pour améliorer ainsi leur capacité et réduire les phénomènes de congestion aux heures de pointe dans le périmètre de l'OIM Bordeaux Aéroport et par voie de conséquence sur le secteur mentionné ci-dessus.

Le niveau altimétrique de l'aménagement projeté sera identique au niveau existant pour ce qui est du traitement des eaux pluviales. Ainsi, le fossé de la partie nord sera repris via une noue peu profonde et calibrée de façon suffisante conformément au Dossier Loi sur l'Eau qui devra être déposé auprès des services de l'Etat compétents.

Comme évoqué précédemment, la vitesse maximale autorisée pourra être proposée à 70 km/h sur la section conçue selon les standards ARP et à 50 km/h sur la section aménagée aux standard VSA 70. Elle pourra également être réduite à 50 km/h aux abords des quais bus aménagés, des carrefours et des traversées piétonnes signalées (Cf rétablissement au droit du centre Aliénor).

**OBS 9:**

**Mr et Mme LAGOUBIE**

**25 chemin d'Hestigeac, 33700 MERIGNAC**

**Mlle BERTON**

**22 chemin d'Hestigeac, 33700 MERIGNAC**

Remarques suivantes faites lors d'une permanence :

- favorables à l'aménagement des voies de bus et pistes cyclables du projet
- demande un aménagement adapté (giratoire ou traversée de voie ou autre...) au niveau du chemin d'Hestigeac pour prendre la direction de Bordeaux au regard de l'impact, pour les habitants et entreprises venant de ce chemin, de l'impossibilité de traversé prévue dans le projet
- demande d'évaluation et comptage au niveau du chemin d'Hestigeac en comparaison avec le carrefour du passage des tuilerie ou sera réalisé un rond-point.

L'emplacement du nouveau rond-point ne semble pas pertinent

- le projet proposé n'améliorera pas la situation de la circulation tant que les blocages au niveau du rond-point de Pagnot ne seront pas réglés.

**REPONSE OBS 9 :**

**Mr et Mme LAGOUBIE**

**25 chemin d'Hestigeac, 33700 MERIGNAC**

**Mlle BERTON**

**22 chemin d'Hestigeac, 33700 MERIGNAC**

Pour être en mesure de réaliser une traversée au droit du chemin d'Hestigeac et permettre d'emprunter directement la direction de Bordeaux, il faudrait implanter un nouveau giratoire et ce à 300m de celui créé au droit du passage des Tuileries (angle entreprise Colas). Comme mentionné précédemment, il a été décidé de créer le giratoire au droit des Tuileries pour à la fois raccorder une des voies adjacentes les plus fréquentées et représentant un maillage significatif pour la Ville de Mérignac et également pour assurer une répartition homogène (inter-distance de 1 km environ de giratoire à giratoire) et ainsi permettre un retournement éventuel pour chaque riverain avec une distance raisonnable.

En effet, l'aménagement n'autorisera plus le franchissement de l'avenue Marcel DASSAULT et imposera aux riverains de parcourir des distances supplémentaires pour permettre le retournement et ainsi accéder à leurs parcelles. A l'inverse, le gain de sécurité pour les riverains sera considérable par rapport à la situation actuelle. Aujourd'hui à certaines heures, les sorties riveraines sont particulièrement inconfortables et risquées.

En ce qui concerne le comparatif entre le chemin d'Hestigeac et le passage des Tuileries : il s'agit de deux voies métropolitaines de desserte locale sur lesquelles nous ne disposons pas de comptage trafic.

Toutefois, le passage des Tuileries dispose d'une plateforme routière entièrement revêtue offrant un itinéraire carrossable, tout le long de son linéaire et jusqu'à son maillage sur le passage des Villas (qui reboucle avec le passage de Marchegay pour revenir sur l'av Marcel DASSAULT) et l'avenue de Bellevue (desserte Aéroport).

A contrario, le chemin d'Hestigeac ne présente qu'une partie de son linéaire revêtu en enrobé (à savoir les 130 premiers mètres – amorce jusqu'à la première habitation). De plus, le passage des Tuileries présente une largeur moyenne supérieure de près de 2 m.

Le blocage au droit du giratoire de Pagnot sera en partie solutionné par le projet du barreau Pagnot / Touban / Mazeau en cours d'étude par le Pôle Territorial Ouest de Bordeaux métropole.

#### **OBS 10:**

**Association Vélo-Cité** (cf document ci-joint)

#### **REPONSE OBS 10 :**

**Association Vélo-Cité**

Comme évoqué précédemment, la largeur de la voie verte a été calibrée en cohérence avec l'aménagement similaire situé dans la continuité (au droit de Thalès plus à l'est). En l'état, le projet a été calé et dimensionné sur une largeur à 3m. La réalisation d'une voie verte à 4 m augmenterait sensiblement certains impacts du projet (foncier, impacts zones sensibles – faune & flore, défrichement plus conséquent, impact hydraulique plus élevé, etc..).

Cet itinéraire recense environ 200 vélos/jour (Cf comptages vélos ReVE 11 sur l'Avenue Marcel DASSAULT-giratoire Marchegay en 2022). Grâce à l'aménagement et développement de la pratique du vélo, ce volume devrait très sensiblement augmenter mais rester en deçà du seuil de 500 vélos/ jour. Le trafic piétons sera ici marginal. Le référentiel d'aménagement est en deçà du prérequis de 500 vélos/jour et s'inscrit donc logiquement dans les prescriptions d'aménagement du Réseau Vélo Express (ReVE) de Bordeaux métropole qui prévoit bien que le ReVE peut emprunter une voie verte sous réserve de trois conditions qui se confirment ici :

- Une fréquentation vélo+piéton < 500usagers/jour,
- Une bonne cohabitation entre les modes piétons et vélos,
- Un nombre d'accès riverains et/ou de carrefours limités.

Bordeaux Métropole étudie effectivement l'insertion d'une voie verte sur l'avenue du Colonel Bourgoïn. Cependant, l'étude préliminaire en cours n'est pas encore consolidée. Aussi, la connexion entre ces deux opérations sera assurée ultérieurement.

Conformément au référentiel du ReVE qui précise un objectif de rendre l'aménagement cyclable prioritaire sur des voies sécantes, y compris les accès riverains, le régime de priorité sera explicite et en conformité avec la priorité visuelle défini par le design de l'aménagement (résine orange sur les voies traversées) et par la signalisation réglementaire (céder le passage).

Le gestionnaire de la voirie effectue une surveillance régulière du domaine public routier et le cas échéant pourra être amené à contraindre les exploitants des carrières voisines pour une remise en état de la voirie.

Prévoir une séparation des flux cyclistes et piétons même ponctuellement au droit des sections où la présence régulière de piétons est prévisible (arrêt bus) aurait un impact majeur sur la reprise intégrale de certains volets de cette opération (foncier, impacts zones sensibles – faune & flore, défrichage plus conséquent, impact hydraulique plus élevé, etc..). En effet, cela contraindrait à réaliser, a minima, une piste bidirectionnelle de 3m avec un trottoir de 1,5m.

Il convient de rappeler que les vitesses moyennes des vélos attendues sur les voies vertes sont largement inférieures à celles pratiquées sur les pistes cyclables bidirectionnelles. Ainsi, il n'y aura pas de conflits vélos et usagers des transports en commun. En outre, les différents matériaux mis en œuvre, pour chaque fonction spécifique, permettront d'identifier clairement chaque usage.

Au droit de chaque carrefour giratoire, des connexions seront réalisées entre l'itinéraire du ReVE sur la voie verte projetée au nord et les autres itinéraires cyclables. Par conséquent, les carrefours giratoires seront concernés à la fois par des traversées et de larges refuges centraux pour les piétons et les cycles qui permettront de clarifier les usages et ainsi assurer une sécurité optimale au même titre que les carrefours à la hollandaise. Des pictogrammes seront ajoutés à cet effet en parallèle du marquage de la traversée piétonne. Par ailleurs, conformément au référentiel du ReVE qui précise un objectif de rendre l'aménagement cyclable prioritaire, y compris les voies vertes, sur des voies sécantes, le régime de priorité sera explicite et en conformité avec la priorité visuelle définie par le design de l'aménagement (résine orange sur les voies traversées) et par la signalisation réglementaire (céder le passage). La traversée des giratoires pour les piétons et les cyclistes sera clairement identifiée pour assurer la meilleure sécurité possible à l'approche des véhicules. Également en sortie de ces giratoires, la largeur de chaussée a été réduite à une seule voie pour permettre une traversée (piétons / cycles) courte et également une meilleure perception des usagers vulnérables par les automobilistes.

La trajectoire de voie verte en périphérie des giratoires ne peut être accentuée sans modifier l'ampleur des infrastructures projetées au risque d'impacts supplémentaires et significatifs sur le foncier et le milieu naturel existant. En outre, il convient de rappeler que cet itinéraire du ReVE emprunte une voie verte qui impose une cohabitation entre les modes piétons et les vélos qui n'est pas compatible avec des vitesses de pointe de 25 km/h y compris en milieu péri-urbain ou rural.

#### **OBS 11:**

##### **Sociétés MOTER et SDC**

(cf document ci-joint)

#### **REPONSE OBS 11 :**

##### **Sociétés MOTER et SDC**

#### **# Ilot central – TPC élément indispensable de sécurité**

En effet, la mise en place d'un terre-plein central n'autorisera plus le franchissement de l'axe de cette infrastructure et imposera à cette entreprise de parcourir des distances supplémentaires pour permettre le retournement et ainsi accéder à cette exploitation.

La mise en place d'un TPC (terre-plein central) ou îlot séparateur est un dispositif de sécurité indispensable dans le cadre de l'aménagement projeté au regard du nombre de voies (2x2) et de la vitesse pratiquée (entre 50Km/h et 80km/h). Par conséquent, la suppression ou l'effacement partiel de cet élément de sécurité n'est pas envisageable. En outre, l'inter-distance de 1 km environ entre chaque giratoire reste une distance limitée pour permettre aux véhicules de se retourner. A l'inverse, le gain de sécurité pour cet exploitant sera considérable par rapport à la situation actuelle. Aujourd'hui, l'accès à la carrière SDC se fait via une voie centrale de tourne-à-gauche très étroite (2,5m) et la sortie vers Bordeaux en traversant l'avenue Marcel DASSAULT sans espace de stockage sécurisé.

De plus, pour les routes à deux chaussées où la circulation est régulièrement régulée par des carrefours giratoires sur les points d'échanges, la fonction essentielle du terre-plein central est d'éviter les mouvements de tourne-à-gauche vers les accès riverains. Dans le cas présent ,pour une route située dans un contexte périurbain :

- Où les accès privés peuvent être fréquents,
- Où les usagers piétons et cycles doivent être pris en compte,
- Où la vitesse limite autorisée sera de 90 km/h (désormais 80 Km/h),

un TPC peu large, délimité par des bordures hautes, verticales de préférence, est particulièrement recommandé (Cf guides VSA 70 Voies Structurante d'Agglomération à 70 km/h et ARP Aménagement Routes Principales)

Aussi, le TPC ne peut être interrompu même de façon limitée et a fortiori pour permettre des tourne-à-gauche de poids-lourds engendrant de surcroît des immobilisations de véhicules d'un gabarit important sur une section courante particulièrement circulée. Il en va de la sécurité des personnes.

#### **# Demande d'accès direct sur le giratoire passage des Tuileries**

Le principe exposé, bien que présentant un intérêt notable pour l'accessibilité de cette entreprise, nécessiterait des caractéristiques de giration PL très conséquentes pour une mise en œuvre fonctionnelle adaptée à cette activité et génèrerait un impact majeur sur la reprise intégrale de certains volets de cette opération (foncier, impacts zones sensibles – faune & flore, défrichement plus conséquent, impact hydraulique plus élevé, etc..).

Fait à Talence, le 30 octobre 2023

Hugues MORIZOT

Commissaire enquêteur

Réponse du maître d'ouvrage – Bordeaux métropole, fait à Bordeaux, le 08 novembre 2023

Service Amélioration Réseaux Mobilités

Direction Grands Projets Mobilités

Direction Générale Mobilités